SPORT WODNY



DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

Rok 4 WARSZAWA, LISTOPAD 1928 ROK Nr. 18

CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 1

Z tajemnic pływalni francuskich

Skończyły się piękne, ciepłe dni.

Przenikliwe zimno jesienne zmusiło już wszystkich zwolenników pływania do rozpoczęcia pracy w zimowych schroniskach t. j. pływalniach zamkniętych.

Choć Francja nie posiada tych budowli sportowych w dostatecznej ilości, bo zaledwie 40 na wszystkich ziemiach, a zatem daleko mniej od swego sąsiada Niemca; liczba ta jednak musi wystarczyć i zadowolnić społeczeństwo francuskie.

Dla ścisłości należy dodać, iż zaledwie $1/3$ wszystkich pływalni może być wykorzystana dla celów sportowych, pozostałe zaś ze względu na nieodpowiednie wymiary nie mogą stać się przybytkami zawodów sportowych i odpowiednich treningów.

Przyczyny tak skromnej liczby pływalni należy szukać w braku zrozumienia dotychczas w magistratach potrzeby posiadania tych urządzeń przez miasto. Tem też należy tłumaczyć, że zamożne miasta jak Marsylja, Hawr i inne nie mogą poszczycić się własnemi pływalniami.

Sporą ilość pływalni zdobyli Francuzi w spadku po okupacji niemieckiej; do tych wybranych miast należy Strasbourg, Calmar i inne. W całej Alzacji daje się odczuć duży pęd do budowy nowych basenów.

Najbogaciej ze wszystkich okręgów przedstawia się okręg paryski; ilość bowiem pływalni dochodzi tu do najwyższej liczby. Znajduje się w stołecznym okręgu 10 pływalni publicznych, 4 prywatne i kilka małych w łaźniach. W niedługim czasie Paryż uzyska nowe 3 baseny, budowa których jest subsydjowana od 1921 r.

Do najlepiej urządzonych pływalni należą Métropole i Champerret-Danton, wybudowano według najnowszych konstrukcji, dzięki którym zostały obniżone do minimum koszty utrzymania basenu.

Pływalnia Metropole urządzona jest na 3 piętrze garażu, co noc zużytą wodę wykorzystują tu na mycie wozów samochodowych. Druga zaś zbudowana jest bardzo pomysłowo i niezwykle oszczędnie.

Ściany basenu zbudowane są z blachy stalowej 6 mm. grubości, spajanej automatycznie, a pokrytej lakierem Duca, używanym do karoserji samochodowych.

To też zupełnie słusznie, iż wielu uważa ten oryginalny pomysł, za godny podchwycenia i wykorzystania przez innych.

Wszystkie pływalnie za wyjątkiem rządowych zmieniają wodę w swych basenach przez doszczętne opróżnienia i następnie wypełnienia, bądź też przez stałą filtrację, przyjętą już prawie przez wszystkie nowoczesne pływalnie.

Jedynie tylko pływalnie rządowe posługują się jeszcze starym systemem częściowego codziennego opróżniania. Sposób ten jest o tyle niebezpieczny, że nie zapewnia wymaganego stopnia czystości, a wskutek tego nie odpowiada wymaganiom higjeny.

Ze względu na swą pracę zasługuje na uwagę pływalnia miejska w Tourçoing.

Ma ona wyrobioną opinję, niejednokrotnie bowiem oddawała cenne usługi sportowi francuskiemu i to w chwilach poważnych, bo — przygotowań olimpijskich.

Z tej to pływalni wyszły olimpijskie drużyny pływackie Francji w r. 1924 i 28.

Wstęp do pływalni jest dozwolony wszystkim, poznawanie metody i systemu pracy jest ułatwianie wszystkim w przeciwieństwie do innych świątyń Neptuna, w których instruktorzy otaczają tajemnicą swą pracę.

W Tourçoing kierownikiem zajęć praktycznych jest Paweł Beulqe, dusza i serce tego przybytku pracy. Dzięki jego energji oraz głębokiej wiedzy pływalnia ku zadowoleniu wszystkich jest czynną od początku września do końca kwietnia.

Praca właściwa sportowa rozpoczyna się każdego dnia po godzinie 6-ej wieczorem. Do tej godziny korzystają różni pływacy, po 6-ej natomiast ci, którzy traktują swe zajęcia poważnie i zdążają do stałej poprawy swych wysiłków.

Basen jest podzielony jakby na dwie części, w jednej ćwiczą mniej zaawansowani, przerabiając poszczególne ruchy, w drugiej już bardziej wprawni.

Każdy pływa nie patrząc na sąsiada, stara się bowiem każdy zademonstrować jaknajmniej błędów.

Panuje tu cisza i spokój. Nie słychać nawet poleceń i napomnień Beulque'a.

Człowiek ten wprowadził maksymalną oszczędność głosu i czasu.

Nie mówi on nic nikomu.

Gdy wszyscy płyną, zapisuje on na tablicy swe spostrzeżenia poczynione przy obserwacji każdego płynącego.

Po skończonej serji uczniowie podchodzą do tablicy, odczytują uwagi i wrazie niejasności lub niepewności zwracają się bezpośrednio do kierownika.

Wrazie popełnienia trzy razy tego samego błędu pływak przechodzi do pojedyńczych ćwiczeń.

Po lekcji pływania odbywają się skoki, po tych zaś gra w water-polo.

Ustawia się bramki, a za niemi rozciąga się siatki, które odbijają piłkę, gdy ta przejdzie poza bramkę. Oszczędza się w ten sposób dużo czasu i usuwa się niepotrzebne męczenie uczniów, a wśród nich specjalnie nowicjuszy. Trening trwa pełną godzinę. Podczas przerw w pracy instruktor udziela uwag, a nawet wykłada techniki i taktyki gry początkującym.

Po skończonej lekcji wszyscy opuszczają basen, nikt nie może pozostawać dłużej w wodzie. Obok basenu znajduje się sala gimnastyczna, na której praca ma uzupełnić braki fizycznie poszczególnych uczniów.

C.

Rok 4. WARSZAWA, LISTOPAD 1928 r. Nr. 18

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

NA DZIESIĘCIOLECIE.

Nie bez dumy sport polski spogląda na plon swej dziesięcioletniej pracy.

Na powierzonym sobie odcinku pracy narodowej sportowcy polscy pracowali pilnie i wytrwale, dobrze zasługując się ojczyźnie.

Gdy przed dziesięciu laty ster rządów ujmował naród polski we własne ręce, sport był w powijakach. Istniał on in potentia, dziki, jako instynktowna potrzeba, niezorganizowany i nieświadomy swej siły. Wioślarstwo będące matką wszystkich sportów wodnych, choć istniejące od kilkudziesięciu lat wiodło żywot kopciuszka, skrępowane represjami zaborców i szykanami okupantów. W najgorszych nawet czasach dla kraju Towarzystwa Wioślarskie były organizacjami, które twardo stały przy polskości, i które niejednokrotnie ofiarowywały wszystkie swe siły gdy tego wymagał interes ogółu. Poziom sportowy na dzisiejsze wymagania był dosyć niski. Ilość klubów mała, tabor prawie wyłącznie spacerowy, budynki nie nadzwyczajne. Słowem spadek otrzymany z lat niewoli był nieświetny.

Zapał jednak tworzy cuda. Niemal z niczego robi się potężny ruch obejmujący kraj cały. W kwietniu 1919 roku z okazji 25 lecia Tow. Wiośl. w Kaliszu powstaje Pol. Zw. Tow. Wioślarskich jednoczący 13 towarzystw. Mimo ogólnego zamętu wywołanego, odbudową państwa i wojną polsko-bolszewicką wioślarstwo pracuje, organizuje, wzrasta.

Przychodzi rok 1920.

Wówczas to w gwarze bitewnym, przy akompanjamencie armat, odbywają się po raz pierwszy Mistrzostwa Wioślarskie Polski w Bydgoszczy. Wprost z regat wioślarze spieszą na front. Cała organizacja oddaje się do dyspozycji Obrony Narodowej. Młodsi spieszą do szeregów. Ci, którym wiek, lub niemoc nie pozwoliły walczyć z karabinem w ręku stają w kadrach służby pomocniczej.

Kto żyw pracuje pod hasłem: Wszystko dla zwycięstwa!

Po wojnie rozpoczyna się zwykła szara praca sportowa klubów. Niski poziom wioślarstwa w stosunku do zagranicy, nieumiejętne eksploatowanie sił, brak metod w pracy, słaby stan finansowy towarzystw powiększony kryzysem ekonomicznym jaki przechodzi całe państwo, — wymagają ogromu wysiłków, by sport polski podnieść i dociągnąć do poziomu wskazanego przez nasze ambicje i godność 30 milj. narodu.

Równocześnie z łona organizacji wioślarskiej rodzi się nowa organizacja Polski Związek Pływacki powstały w roku 1922. O ile w wioślarstwie byliśmy słabi, o tyle w pływactwie w owym czasie byliśmy dosłownie niczem. Nadomiar złego wszystkie bolączki wioślarstwa, nie obce były pływactwu, z tą jedną różnicą, że istniały w znacznie bardziej spotęgowanym stopniu.

Praca ciągła, zrobiła swoje. Sporty wodne rozwijają się, idą ciągle naprzód. Organizacje tężeją, ilość klubów i członków wzrasta, wyniki skaczą z roku na rok, zbliżając się gwałtownie do europejskiego poziomu. Organizacyjnie stajemy wreszcie w rzędzie najpierwszych. I-sze regaty międzynarodowe budzą podziw u cudzoziemców. Kluby posiadały przystanie, nowoczesny wyścigowy tabor, trenerów.

Zaczynają wioślarze próbować swych sił zagranicą. Mistrzostwa Europy w Pradze i Lozannie przynoszą nam powodzenia połowiczne. Wyjazd akademików do Pawji kończy się sukcesem zupełnym. Na Olimpjadzie jesteśmy przeciwnikiem równym, groźnym dla najpierwszych.

Jednocześnie pływactwo organizuje się, przyswaja sobie nowożytne sposoby pływania, odnosi pierwsze powodzenia na zawodach międzynarodowych zajmując tymczasem 2, 3 miejsca w konkurencji z Czechami.

Powstaje Polski Związek Żeglarski i cały szereg klubów kultywujących ten piękny sport. Sportowa bandera polska ukazuje się na wodach Bałtyku i morza Północnego.

Tworzy się Związek Kajakowy, mający zanieść sport wodny — masom. Jednocześnie znaczenie sportu polskiego zagranicą wzrasta. Międzynarodowy Zw. Wioślarski poleca Polsce organizację regat o mistrzostwa Europy w 1929 roku w Bydgoszczy. Polacy wybrani są do Zarządu tej najwyższej Instytucji Wioślarskiej świata. Tak przedstawia się dziesięcioletni dorobek naszej pracy. Dosłownie z niczego, bo jedynie z wiary i zapału stworzono potężne organizacje, liczące dziś około 15 tys. członków, dorównano poziomem sportowym zagranicy!



Osemki U. S. A. i Anglji w zaciętej walce na finiszu, podczas Igrzysk IX Olimpjady.

MOJE WRAŻENIA Z OLIMPJADY WIOŚLARSKIEJ.

Kiedy, jako delegat P. Z. T. W. przyjechałem na Olimpjadę i na Kongres wioślarski do Amsterdamu, to muszę wyznać przywitałem stolicę Holandji pełen nadziei, że śledząc uważnie w prasie fachowej przygotowania do zawodów olimpijskich wioślarstwa światowego, czytając wyniki zawodów przygotowawczych w poszczególnych krajach, miałem prawo spodziewać się, że ujrzę rzeczy niebywałe, niezmiernie ciekawe i nowe, ujrzę nadzwyczajne rzeczy w dziedzinie stylu i techniki wioślarskiej.

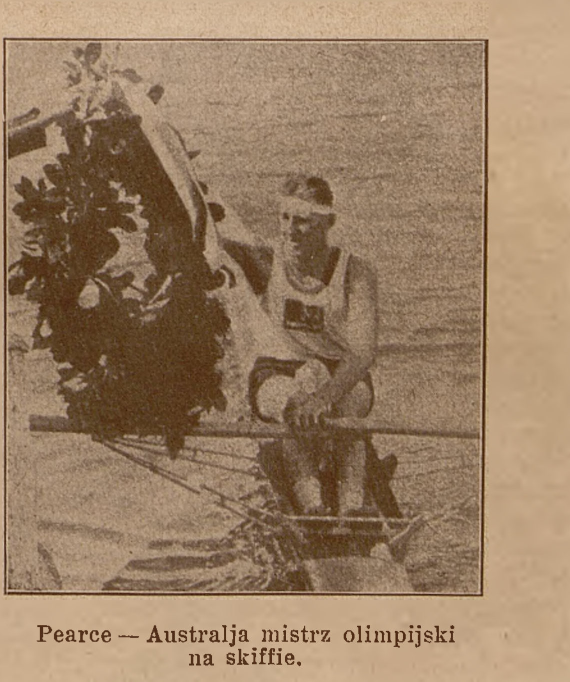
Dziś po powrocie, sumując swoje wrażenia, muszę wyznać, że spotkało mnie częściowe rozczarowanie. Nie dotyczy to naszych załóg, naogół byłem o nie i przed Olimpjadą spokojny. Widziałem te załogi u nas w kraju kilkakrotnie w walce, i w wyniku tych walk wiedziałem, że zarówno pod względem techniki i stylu wiosłowania jak i ducha prawdziwie sportowego, wstydu nam nie przyniosą. Jednak wiele załóg tych krajów, które w sporcie wioślarskim zdążyły wyrobić sobie zaszczytne imię, zawiodły na Olimpjadzie amsterdamskiej w zupełności. Naprawdę, nie mówiąc o wioślarzach Stanów Zjednoczonych, Anglji, Niemiec i Polski, których na najwyższym technicznie poziomie stawiam, to niema błędu, któregobym nie widział u wioślarzy różnych innych krajów. Uciekanie z wózkiem, zgarbione grzbiety, podniesione barki, krzywe ciągnięcie, wadliwy rytm, zgięte ramiona, nierówne tempo i inne kardynalne błędy, to wszystko można było obserwować na torze w Sloten, zarówno podczas treningów jak i podczas biegów. Sprawiedliwość każe mi jeszcze wyłączyć Włochów, których styl i technika zupełnie odbiegała od wioślarzy innych krajów, do czego dalej jeszcze powrócę.

Krajów, które wysłały swych wioślarzy na Olimpjadę do Amsterdamu było 19. Podaje je w tym porządku w jakim figurowały w programie olimpijskim. A więc Południowa Afryka (jedynka), Niemcy (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, czwórka bez sternika, czwórka, ósemka), Argentyna (ósemka), Australja (jedynka) Austrja (dwójka podwójna), Belgja (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, dwójka ze sternikiem, czwórka, ósemka), Kanada (jedynka, dwójka podwójna, ósemka). Danja (jedynka, ósemka), Stany Zjednoczone (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, dwójka ze sternikiem, czwórka bez sternika, czwórka, ósemka) Francja (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, dwójka ze sternikiem, czwórka bez sternika, czwórka, ósemka), Anglja (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, czwórka bez sternika, czwórka, ósemka), Holandja (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, dwójka ze sternikiem, czwórka bez sternika, ósemka), Węgry (jedynka, czwórka), Włochy (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, dwójka ze sternikiem, czwórka bez sternika, czwórka, ósemka), Japonja (jedynka, czwórka), Monako (czwórka), Polska (czwórka, ósemka), Szwajcarja (jedynka, dwójka podwójna, dwójka bez sternika, dwójka ze sternikiem, czwórka), Czechosłowacja (jedynka). Razem więc mieliśmy 15 jedynek, 10 dwójek podwójnych, 8 dwójek bez sternika, 6 dwójek ze sternikiem, 6 czwórek bez sternika, 11 czwórek, 11 ósemek, czyli 67 łodzi z 247 wioślarzami, którzy odbyli łącznie z repechagami i biegami o trzecie miejsce 121 biegów w ciągu ośmiu dni regat.

Ponieważ byłem bardzo ciekawy wszystkich załóg i ich techniki wiosłowania, udałem się zaraz po przyjeździe do Sloten, aby zbliska obejrzeć zawodników i zapoznać się z ich sprzętem wioślarskim. Nie wszyscy byli jeszcze na miejscu, Holendrów wogóle nie mogłem oglądać, gdyż nie trenowali w Sloten. Była tam już jednak większość zawodników, brakujących widziałem później. Ogólne wrażenie moje było, że u wszystkich załóg z wyjątkiem Włochów, panuje wszechwładnie ortodoksyjny styl angielski z małemi odchyleniami, lub wyraźnemi błędami. W najczystszej formie stylem tym wiosłowała nasza ósemka A. Z. S., tak, że kilka razy słyszałem zdanie „najbardziej po angielsku wiosłują Polacy". Niewątpliwie był to wpływ nauki trenera p. Wyngate, który sam należy do starej angielskiej szkoły. Osobiście mógłbym zarzucić tej technice za dalekie wy-

kładanie się w tył i zbyt szybki rzut wprzód. Bydgoska czwórka tej wady nie posiadała i mojem zdaniem technicznie była doskonałą. Fizycznie była słabszą od wielu zawodników i temu tylko przypisać należy przegraną do Szwajcarów, którzy wiosłowali daleko gorzej od naszej czwórki, znacznie ją jednak przewyższali siłą fizyczną. Naogół o naszych załogach słyszałem bardzo pochlebne zdania i przyjemnie mi było przyjmować powinszowanie z powodu olbrzymich postępów, jaki nasi wioślarze porobili od czasu ostatnich występów na mistrzostwach Europy w Como.

Reasumując swoje spostrzeżenia o samych zawodnikach, ich stylu i technice zacznę od jedynek. Mistrz olimpijski, Australijczyk Pearce jest to zupełny fenomen w tej klasie wioślarzy. Idealna technika, temperament, wytrzymałość, wspaniała budowa ciała i siła fizyczna czynią z niego wioślarza, który nie prędko znajdzie sobie równego na torze. Drugi z kolei Amerykanin Myers, technicznie doskonały i fizycznie bardzo silny uległ temperamentowi i wytrzymałości Australijczyka, górował jednak znacznie nad resztą zawodników. Anglik Colett wiosłował ślicznie i z europejskich skiffistów był bezspornie najlepszy, zwyciężył więc łatwo w pierwszym dniu Szwajcara Candeveau, miernego zresztą wioślarza, który następnie uległ Amerykaninowi Myersowi, mając w międzyczasie jeden walk-ower, potem po przegranej z Myersem pobił w repechage'u Węgra Szendeya, który ogromnie spadł w klasie i zawiódł zupełnie, wreszcie po wygranej z Kanadyjczykiem Wrighten uległ w półfinale Pearceowi. Zwycięzca tegoroczny z Henley, Kanadyjczyk Wright, silny i ambitny wioślarz, przeliczył się z siłami, stawał nietylko na jedynce ale i na dwójce podwójnej, temu też przypisać należy przegraną do Czecha Straki i Anglika Colleta, którego już raz przedtem w Henley zwyciężył. Inni skiffiści, jak zresztą wcale niezły Holender Gunther, Czech Sfraka, Francuz Saurin byli o całą klasę gorsi od czołowej grupy zawodników. Najsłabsi byli Japończyk Ishii, Duńczyk Schwartz, Belg Mettard, Węgier Szendey, Szwajcar Candeveau i Afrykańczyk Dekok. Włoch Bernasconi stawał przeciw Francuzowi Saurinowi będąc chorym, Niemiec Flinsch zawiódł zupełnie, przegrywając po raz pierwszy



Pearce — Australja mistrz olimpijski na skiffie.

do Pearcea i ulegając po raz drugi słabemu wioślarzowi Duńczykowi Schwartzowi.

W dwójce podwójnej wspaniałą parę stanowili Amerykanie Costello Mc. Ilvaine, znakomitą Kanadyjczycy Wright (skiffer) i Guest, doskonałą Austryjacy Lesert i Fleschl. Inne dwójki nie robiły zbyt wielkiego wrażenia, stosunkowo niezła była para holenderska Cox i Pieterse (były mistrz Europy na jedynce) słabsza już była para niemiecka Hoeck i Vegt, najsłabszymi byli Szwajcarzy, Francuzi, Belgowie i Włosi. Naogół, jak widać z rezultatów i ze znaczenia jakie się przydaje wiosłowaniu parą krótkich wioseł, to ten rodzaj łodzi znacznie poważniej jest traktowany przez anglosasów niż przez inne narody. Oprócz Holendra Gunthera na jedynce i Austryjaków na dwójce podwójnej żadna inna załoga nie stanowiła poważnego przeciwnika dla rzeczywiście wspaniałych zwycięzców olimpijskich w tej konkurencji. Mnie osobiście zdziwił mierny rezultat osiągnięty przez parę angielską. Drugim charakterystycznym szczegółem jaki się rzucał w oczy przy obserwowaniu stylu wiosłowania parą wioseł, to zupełne upodobnienie do wiosłowania wiosłem długiem, to samo przeniesienie głównej pracy na nogi i tułów w przeciwieństwie do dawnej metody, gdzie większą część pracy wykonywały ramiona. To też w tej konkurencji od pierwszego dnia wiadomem było kto zajmie pierwsze miejsca, przejściowe zwycięstwo Niemców nad Kanadyjczykami w 3-cim dniu regat, daje się łatwo wytłumaczyć zmęczeniem Wrighta, który na krótko przed biegiem dwójek startował na jedynce.

Na dwójce bez sternika świetną parę stanowili Niemcy Moeschter i Müller, zarówno pod względem stylu jak i siły, a przedewszystkiem idealnego zgrania. Byli oni największą nadzieją niemieckich wioślarzy na Olimpjadzie i aby im zwycięstwo zapewnić niemiecki komitet olimpijski poświęcił doskonałą swoją czwórkę bez sternika, której ci dwaj byli grupą środkową, zamieniając ją znacznie słabszą czwórką z Dresdener Ruderclubu. Równorzędną parę stanowili Anglicy O'Brien i Nisbet, nieco gorszą Amerykanie Mc. Dowell i Schmitt, doskonałą Włosi Sisti i Bolzoni. W tej konkurencji różnica między czołowymi zawodnikami była bardzo niewielka i ostatnie biegi były bardzo emocjonujące.

Najmniej ciekawemi były biegi na dwójce ze sternikiem, wogóle ten rodzaj łodzi bankrutuje już zupełnie i powinien zniknąć z programów poważnych regat. Laur olimpijski dostał się tutaj zupełnie słabym wioślarzom, jedynie dzięki brakowi dobrych współzawodników i byliśmy świadkami kompromitujących faktów, jak wywrócenie się łodzi podczas regat u Włochów i Holendrów i przymusową kąpiel załóg. Anglicy i Niemcy, którzy bardzo poważnie obsadzili wszystkie prawie biegi w tej konkurencji udziału nie brali, a Amerykanie wystawili tutaj zupełnie słabą załogę i to chyba tylko dlatego, żeby żadnej konkurencji nie opuścić.

Doskonale zato obsadzone były czwórki bez sternika i ten trudny rodzaj łodzi zyskuje sobie, jak widać, coraz gorętszych zwolenników z pośród elity wioślarskiej. Słabszymi w tej konkurencji byli jedynie Holendrzy i Francuzi. Amerykanie, Anglicy, Włosi i Niemcy wystawili bardzo silne i świetnie wytrenowane załogi. To też końcowe biegi były niezmiernie zacięte i ciekawe. W czwartym dniu regat Niemcy prowadząc przed Anglikami o pół długości zemdleli zupełnie na 50 metrów przed metą i przestali wiosłować, Włosi przegrali do Amerykan w szóstym dniu regat o niecałe dwie sekundy,

a finał był wygrany przez Anglików o jedną sekundę, przyczem Amerykanie byli po biegu zupełnie wyczerpani.

Gorzej już wyglądały czwórki ze sternikiem i tutaj różnice pomiędzy zawodnikami były bardzo znaczne. Doskonałą pod względem stylu i zgrania była nasza czwórka, to też zwyciężała po kolei Japończyków, Francuzów i Belgów, aby w półfinala ulec gorzej wiosłującym lecz silniejszym fizycznie Szwajcarom. Zwycięzca olimpijski w tej konkurencji t. j. załoga włoska była o całą klasę lepsza od pozostałych zawodników i już od pierwszego dnia regat widoczne było, że zdobędzie palmę pierszeństwa, ciekawem było, że styl tej czwórki był znacznie mniej „włoski" niż innych załóg włoskich. Wiele załóg w tej konkurencji, jak japońska, Monako i angielska stanowiły zaledwie trzecią klasę w wioślarstwie i nie nadawały się do zawodów olimpijskich, to też Anglicy swoją załogę zaraz po pierwszym biegu wycofali. Niespodziankę sprawiła załoga węgierska, na którą liczyliśmy, że zajmie dobre miejsce, a która uległa łatwo Belgom i Niemcom. Ten rodzaj łodzi uprawniany dość poważnie na kontynencie europejskim widocznie zaczyna być zaniedbywany w krajach anglo-saskich. Nie mówiąc już o czwórce angielskiej złożonej ze starszych, słabych i niezgrabnych wioślarzy, ale i amerykańska czwórka uległa zaraz w pierwszym dniu regat czwórce niemieckiej, aby potem po zwycięstwie nad słabymi Japończykami dość łatwo ulec czwórce szwajcarskiej.

Prawdziwą zato ucztę wioślarską miałem obserwując ósemkę amerykańską, angielską i kanadyjską i doprawdy trudno orzec, która była z nich najlepszą. Wszystkie trzy pod względem stylu, doboru wioślarzy, treningu i zgrania stanowiły ekstra klasę. Amerykanie pobili Anglików w finale o dwie sekundy a Kanadyjczyków w półfinale o jedną sekundę. a po zażartej burte w burtę w walce. Najbliżej tych czołowych zawodników stała ósemka niemiecka złożona z ośmiu olbrzymów, wiosłujących bez zarzutu, lecz widocznie niewytrzymałych i ociężałych oraz włoska, doskonale zgrana lecz widocznie handicapowana przez fatalny styl włoski. Nasza ósemka wyglądała w porównaniu z tą elitą wioślarską bardzo dobrze, wiosłowała prawie bez zarzutu i w ogólnej opinji fachowców miała bardzo wysoką markę. Jej zwycięstwo nad ósemką holenderską i argentyńską było bardzo ładne i zasłużone a przegrane do Anglików i Kanadyjczyków bynajmniej nie kompromitujące ani ze względu na honorowy rezultat ani na przebieg walki, rozegranej w doskonałym, lepszym od Niemców i Włochów czasie. Ósemki belgijska, francuska, duńska i holenderska były bardzo słabe, znacznie gorsze od naszej, nieco lepsza była załoga argentyńska, lecz i ta nie dorównywała naszej ósemce. Na początku niniejszego nadmieniłem, że pod względem stylu wiosłowania bez zarzutu, a przynajmniej prawie bez zarzutu wiosłowali tylko Amerykanie, Anglicy, Niemcy no i nasze załogi. Sposób wiosłowania Włochów (stylem trudno go nazwać) zupełnie odbiegał od innych. Charakteryzował go zupełny prawie brak zarówno pochylenia korpusu naprzód jak również i wtył. Włosi wiosłowali tylko nogami przez silne przesuwanie wózka i ramionami przez szybki i energiczny chwyt wody, silne pociągnięcie, błyskawiczne odrzucenie rąk i natychmiastowy powrót do chwytu. Umożliwiło im to nadzwyczaj wysoką cyfrę uderzeń na minutę dochodzącą do 54, ale bezwarunkowo nie dawało tych korzyści jakie daje długie pociągnięcie, nadwyrężało przytem w znacznym stopniu zarówno serce jak i płuca. Francuzi wiosłowali ładnie ale wyjątkowo miękko, nie znać było zupełnie w łodzi siły pociągnięcia, Belgowie odznaczali się zupełnie krótkim pociągnięciem szczególnie słabym wyrzutem wprzód, Duńczycy przed każdym pociągnięciem robili wyraźną pauzę, a połowa przynajmniej wioślarzy holenderskich i szwajcarskich powinna była być z powrotem posadzona do skrzyni i przeszkolenia, aby wykorzenić kardynalne błędy jakie popełniali przy wiosłowaniu.

Rezultat regat przedstawia się następująco:

Stany Zjednoczone	załog	7	zwyc.	21	przegr.	7	Nagród	5
Anglja	„	6	„	13	„	8	„	4
Niemcy	„	6	„	11	„	8	„	1
Szwajcarja	„	5	„	10	„	7	„	2
Kanada	„	3	„	7	„	5	„	2
Włochy	„	7	„	10	„	10	„	2
Francja	„	7	„	7	„	13	„	1
Holandja	„	6	„	7	„	12	„	—
Polska	„	2	„	5	„	3	„	1
Australja	„	1	„	5	„	—	„	1
Belgja	„	6	„	3	„	11	„	1
Austrja	„	1	„	2	„	2	„	1
Węgry	„	2	„	2	„	4	„	—
Czechosłowacja	„	1	„	2	„	1	„	—
Danja	„	2	„	—	„	4	„	—
Japonja	„	2	„	—	„	3	„	—
Monako	„	1	„	—	„	2	„	—
Argentyna	„	1	„	—	„	2	„	—
Poł. Afryka	„	1	„	—	„	2	„	—

W poszczególnych konkurencjach nagrody otrzymały:

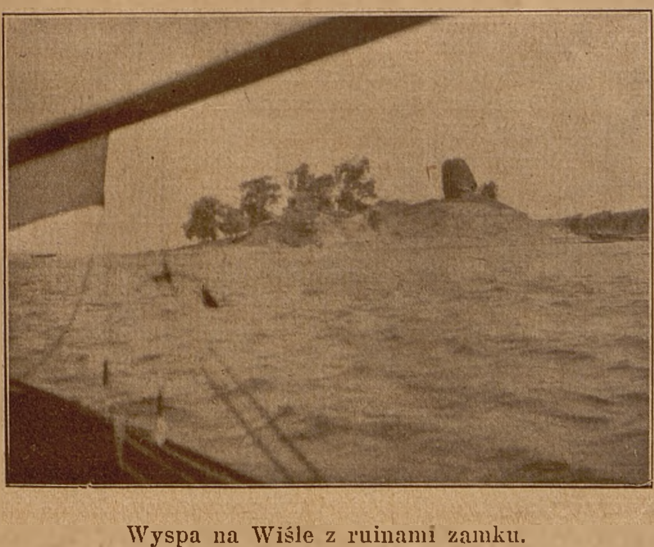
KRAJ	Jedynka	Dwójka podw.	Dwójka bez st.	Dwójka ze st.	Czwórka bez st.	Czwórka	Ósemka
St. Zjedn. .	II	I	III	—	II	—	I
Anglja . .	III	—	II	—	I	—	II
Kanada .	—	II	—	—	—	—	III
Szwajcarja	—	—	—	I	—	II	—
Włochy .	—	—	—	—	III	I	—
Niemcy .	—	—	I	—	—	—	—
Australja .	I	—	—	—	—	—	—
Polska . .	—	—	—	—	—	III	—
Austrja .	—	III	—	—	—	—	—
Francja .	—	—	—	II	—	—	—
Belgja . .	—	—	—	III	—	—	—

Powyższe dwie tablice dostatecznie charakteryzują sukces naszych wioślarzy. Jeżeli zważymy, że kraje posiadające tak dawną i świetną tradycję wioślarską, jak Holandja, Francja i Belgja, kraje, które obsadziły bez mała wszystkie rodzaje łodzi, dopuszczone do Olimpjady, a nie tylko dwie jak my i mogą się pochwalić mizernym w porównaniu z nami rezultatem, jeżeli dalej uprzytomnimy sobie, że inne kraje, również dobrze znane w świecie wioślarskim jak Węgry, Austrja, Czechosłowacja zdobyły się zaledwie na obsadzenie jednej konkurencji, to ten sukces stanie się jeszcze wyrazistszym. O technice, wyrobieniu i stylu naszych załóg pisałem już wyżej tutaj jeszcze chcę zaznaczyć triumf, jakiego doznaliśmy przyjmując powinszowania z powodu zwycięstw naszych wioślarzy i pochwały z ust niemal wszystkich delegacyj, czytając sążniste artykuły prasy holenderskiej, nieraz nie mogące ukryć zdziwienia, że wioślarze tak nieznani odnoszą zwycięstwa nad sławnemi w wioślarstwie załogami innych krajów, a szczególnie nad ich własnemi, w które bardzo wierzyli.

Do tego sukcesu należy dodać jeszcze sukces organizacyjny. Na dziesięciu członków jury mieliśmy trzech

Polaków (startera, arbitra i sędziego na mecie) inne narody miały zaledwie po jednym, najwyżej dwóch i to w liczbie zastępców członków jury. Dzięki fachowym zdolnościom tych członków i pod wpływem pierwszych zwycięstw naszych wioślarzy, delegacji naszej udało się przeprowadzić uchwałę na kongresie międzynarodowym, który odbywał się w czwartym dniu regat, powierzającą Polsce urządzenie mistrzostw Europy w r. 1929, jak również wybór delegata Polski p. Alfreda Lotha na Vice-Prezesa Związku Międzynarodowego.

Opis moich wrażeń nie byłby kompletny, gdybym go nie uzupełnił krótką wzmianką o organizacji regat i o zachowaniu się wioślarzy w czasie zawodów. Mogę otwarcie powiedzieć, że Holendrzy osiągnęli ideał organizacji pod każdym względem t. j. pod względem wygód wioślarzy, urządzenia toru, informacyj i udogodnień dla prasy. Obszerny i doskonale urządzony hangar dla łodzi, wybudowany na łące przybrzeżnej tuż za metą, izolowany od publiczności i dostępny tylko dla przyjmujących udział w zawodach, zapewniał doskonałe i pewne schronienie dla kosztownego sprzętu wioślarskiego, jak równie bezpieczne i wygodne wynoszenie łodzi na pomost, długi i dobrze urządzony. Tuż za hangarem wznosił się budynek, zawierający szatnie (po jednej dla każdego kraju) natryski, umywalnie i gabinet lekarski. W każdej szatni wywieszony był w kilku językach regulamiu korzystania z szatni, jak również co rano wywieszane były informacje dotyczące kolejności, czasu biegów i t. p. Tuż obok hangaru na łodzie, mieścił się budynek zawiarający biura regatowe, gdzie stale dyżurował funkcjonarjusz komitetu i telefonistka. W biurze tym co rano wydawano bezpłatnie wszystkim uczestnikom bieliznę kąpielową, a co wieczór odbywały się posiedzenia członków jury i delegatów w celu ustalenia rezultatów dnia i porządku dnia następnego. Tuż przy mecie mieścił się duży pawilon restauracyjny, obok niego kryta trybuna dla holenderskiego komitetu olimpijskiego, potem również kryta trybuna dla publiczności. Na drugim brzegu kanału wznosiła się trybuna dla sędziów, obok niej biuro dla prasy, zaopatrzone w kilka maszyn do pisania, urząd telegraficzny i telefony, z których można było rozmówić się bezpośrednio z Londynem, Paryżem i Berlinem. Sam tor regatowy, długi 2000 mtr. szeroki około 45 mtr. prosty jak strzała i zupełnie równy, był podzielony co 250 mtr. tablicami wiszącemi nad terenem i wskazującemi odległość od startu, jak również dużemi wiszącemi nisko nad wodą strzałami drewnianemi, wskazującemi kierunek toru. Na starcie umieszczony był duży ponton żelazny z budką dla startera i dwie łodzie dla obsługi startu przymocowane do żerdzi wbitych w dno kanału i zaopatrzone w miary umożliwiające startowanie łodzi w linji dzioba zależnie od ich długości. Powyżej startu umieszczony był pomost przed małym domkiem zapewniającym wioślarzom miejsce odpoczynku wrazie zbyt wczesnego przybycia na start. Komenda startera wydawana była po francusku i tłomaczona wrazie potrzeby na języki angielski, niemiecki i polski. Wzdłuż toru i tuż przy brzegu biegła szosa, skrapiana dla uniknięcia kurzu, po tej szosie kursowały samochody w następującym porządku: samochód arbitra, samochód zastępcy arbitra (arbiter w biegach bez sternika towarzyszył łodziom na motorówce) razem z arbitrem i jego zastępcą jechali chronometrzyści, samochód F. I. S. A. autobus z przedstawicielami prasy, autobus z delegatami wioślarskimi i w końcu samochód radjo, z którego nadawane były przebiegi poszczególnych biegów. Początek każdego biegu był sygnalizowany wystrzałem z małej armatki, a sędzia na mecie był informowany przez posterunki telefoniczne na 500, 1000, 1500 metrów o przebiegu zawodów. Obok trybuny sędziowskiej znajdowało się rusztowanie, na którem posuwano dwie tablice z numerami 1 i 2 odpowiednio do położenia łodzi podczas regat. Niezależnie od tego olbrzymi głośnik na trybunach przez cały czas informował zebranych o przebiegu zawodów.



Wyspa na Wiśle z ruinami zamku.

O ile, jak już zaznaczyłem, częściowo byłem rozczarowany co do przygotowania załóg wioślarskich niektórych krajów, za to byłem zdumiony rycerskością i dyscypliną wszystkich zawodników. Po każdym prawie biegu zwyciężeni pierwsi bili brawo zwycięzcom, ściskali im dłonie i winszowali zwycięstwa. Wspólna fotografja, wymiana grzeczności, znaczków klubowych, kart wizytowych, pocztówek z podpisami i. t. p. były to rzeczy na porządku dziennym. Pomimo, że chodziło o rzeczy niezmiernie ważne dla wioślarzy bo zdanie egzaminu z długich kilkoletnich niemal trudów i mozołów, o sławę, honory i zaszczyty, nie było ani razu wypadku aby ktokolwiek odezwał się ze słowami niezadowolenia lub protestu. Postanowienie lub wyrok jury mogły być przyjmowane z mniejszą lub większą przyjemnością lub goryczą, były jednak przyjmowane bez szemrania i ściśle przestrzegane. Posuwano tę rycerskość tak daleko, że jeżeli którykolwiek z zbyt niedyskretnych i niedość dobrze poinformowanych dziennikarzy (a takich niestety wszędzie jest pełno) umieścił w prasie jakąś kaczkę o tarciach lub protestach poszczególnych delegacyj wiadomości te były natychmiast urzędownie przez delegacje prostowane na zebraniach jury.

Parę słów muszę dodać jeszcze o budowie łodzi i wioseł używanych przez wioślarzy olimpijskich, jak również o czasem zabawnych zwyczajach załóg. Naogół w budowie łodzi nic nadzwyczajnego nie widzieliśmy, jednak parę charakterystycznych szczegółów należy zanotować. Łodzie używane przez Amerykan posiadały normalne wymiary, natomiast uderzała szczególna ich budowa, odróżniająca się od łodzi europejskich tem, że pacierz łodzi posiadał formę wygiętą, tak że zarówno dziób jak i tylna część łodzi wystawały dość znacznie nad wodę, Niemcy używali łodzi znacznie dłuższych od innych zawodników, natomiast włoskie łodzie charakteryzowała krótka budowa. Różnica między czwórką niemiecką i włoską wynosiła blisko dwa metry (ściśle metr i 84 cmt.) krótkich łodzi używali też Francuzi i Belgowie.

Tłomaczę sobie to różnicą wagi wioślarzy. Niemcy odznaczali się wysokim wzrostem i ciężką wagą, Włosi, Francuzi i Belgowie byli drobni i szczupli. Amerykańskie łodzie zaopatrzone były w pasy z nieprzemakalnego materjalu, szerokości około 10 cmt. przymocowane do odsadni wzdłuż burty w celu zapobiegnięcia dostawaniu się wody przy silniejszej fali do łodzi, urządzenie to jednak było zupełnie zbyteczne w Sloten. Cechą charakterystyczną wioseł angielskich była uderzająca wąskość piórek, czasami nie przenoszącą 15 cmt., przy dość masywnym trzonie wiosła. Wszystkie angielskie wiosła nie były drążone, natomiast dość głęboko żłobione wzdłuż trzona. Różnolite też było zachowanie się sterników. Niemcy krzyczeli jak opętani przez cały czas trwania biegu Anglicy siedzieli zupełnie sztywno i nie odzywali się prawie ani słowa. Sternik na ósemce angielskiej miał pod ręką kontakt dzwonków elektrycznych, które umieszczone były w łodzi obok każdego wioślarza, zapomocą tych dzwonków podniecał załogę do większego wysiłku. Sternik na ósemce amerykańskiej do tego samego celu używał dwóch drewienek przymocowanych do sterówek, szybkiem stukaniem na finiszu dawał znać załodze o potrzebie ostatecznego wysiłku. Do tego samego celu używał w końcu białego ręcznika, którym wywijał nad głową.

O ile wyjeżdzaliśmy do Amsterdamu pełni niepokoju, o tyle wracaliśmy do domu zupełnie zadowoleni. Nie udało nam się zdobyć wprawdzie ani jednego złotego medalu olimpijskiego, ale o takim sukcesie, zdając sobie sprawę z siły i sprawności współzawodników nie marzyliśmy. Wiemy dzisiaj jednak z całą pewnością, że w rodzinie narodów, polskie wioślarstwo wywalczyło sobie zaszczytne imię, że z naszymi wioślarzami najlepsze załogi światowe, musiały się poważnie liczyć i że w każdej konkurencji, gdzie stawała polska załoga, zwycięstwo nie było łatwe a rezultat zaszczytny dla obydwu stron. Ponadto przywieźliśmy do domu to co było właściwym celem naszego wyjazdu a mianowicie zaszczytny mandat urządzenia mistrzostw Europy w Polsce akurat w dziesiątą rocznicę naszej niepodległości, a już jako nadzwyczajny dodatek stanowisko Vice-Prezesa związku międzynarodowego dla reprezentanta Polski i zadowolenia wioślarzy, przyjmujących udział w regatach jak również komitetu organizujacego regaty ze sposobu w jaki wypełnialiśmy ciążące na nas obowiązki członków Jury Olimpijskiego.

Jerzy Bojańczyk.

ZJEDNOCZENIE WOJSKOWYCH KLUBÓW WIOŚLARSKICH.

W niedzielę 21 października r. b. powstala w Warszawie nowa placówka sportu wioślarskiego pod nazwą Zjednoczenia Wojskowych Klubów Wioślarskich.

Dotychczasowe rozproszenie wojskowego ruchu wioślarskiego, który szczególnie na kresach stanowi jedyną ostoję tego sportu, domagało się oddawna reorganizacji. Celem zjazdu było ujęcie rozproszonych wysiłków poszczególnych klubików w jeden organizm kierowany jednolicie i planowo.

Zagaił zebranie jeden z inicjatorów Zjednoczenia ppułk, S. G. inż. Al. Bobkowski, który wskazał na doniosłość podejmowanej akcji, tak dla klubów i sportu jak i dla Państwa. Mjr. Święcicki zreformował projekt statutu, który z drobnemi poprawkami przyjęto.

Jakiż jest cel nowego stowarzyszenia?

Kluby wojskowe powstały przy oddziałach samorzutnie. Rozwój ich zależał od energji kierowników. Organizowane bez środków finansowych, a często i bez dostatecznej znajomości samego sportu, — wiodły żywot kopciuszka. Prócz tego zdarzały się takie dziwolągi, że niezależnie od siebie w jednym garnizonie powstawało po parę klubików przy różnych oddziałach. Stworzenie w tych warunkach klubu posiadającego warunki rozwoju, a więc przystań, tabor, trenera, i t. d. było nad wyraz trudne. Przerzucenie części pracy organizacyjno-administracyjnej na centralę, która opracowywać będzie jednolite wzory organizacyjne, skoordynuje akcję mającą na celu zdobycie terenów i taboru i t. d., obciąży znacznie kierownictwa klubów, pozwalając poświęcić wiecej czasu na pracę czysto sportową.

Kluby wojskowe z powodu swego charakteru, nie mogą odgrywać poważniejszej roli w ruchu zawodniczym. Ciągłe przeniesienia, zajęcia służbowe nie pozwalają na stworzenie wyborowych osad regatowych, to też głównie nacisk Zjednoczenie kładzie na spopularyzowanie umiejętności wioślarskich wśród najszerszych mas, oraz w kierunku popierania turystyki.

Członkowie Zjednoczenia komunikować będą Zarządowi Głównemu wszelkie ciekawe wiadomości tyczące się nieznanych lub mało uczęszczauych szlaków wodnych, co pozwoli ogólnopolski ruch turystyczny pchnąć na nowe tereny, Kluby należące do Zjednoczenia popierać będą sporty wioślarski, pływacki, żeglarski, oraz pokrewne jak kajakowy i turystykę wodną. Zjednoczenie nie jest bynajmniej instytucją konkurencyjną z PZTW. Statut zjednoczenia zaleca klubom wojskowym należenie do związków państwowych. Zadaniem Zjednoczenia jest kierowanie zupełnie specjalną pracą, którą często PZTW. bezpośrednio się nie zajmuje, że wymienia np. tylko akcję P. W. (Analogiczna instytucja do Zjednoczenia istnieje również np. w sporcie akademickim pod nazwą Centrali A. Z. S.).

Na zebraniu reprezentowane były ogółem 22 kluby, lub ich filje, przez 36 delegatów, przybyłych z Dęblina, Druskiennik, Grodna (3), Grudziądza, Krakowa, Łomży, Modlina, Poznania, Pułtuska, Sandomierza, Suwałk, Warszawy i Wilna. W przerwach między obradami delegaci zwiedzili przystanie klubów wioślarskich, stocznię łodzi „Navicula" oraz będące w trakcie budowy: Stadjon „Legji" i Centralny Instytut Wychowania Fizycznego na Bielanach.

Postanowiono dorocznie urządzać zjazd delegatów, oraz wybrano Zarząd Główny w składzie: Przewodniczący: gen. Karaszewicz — Tokarzewski, płk. S. G. Kowalski, ppułk. S. G. Bobkowski, ppułk. S. G. Rowecki, mjr. S. G. Jamka, mjr. Proniewicz, mjr. Rządkowski, mjr. Święcicki, kpt. Sitkowski, por. Trzepałko. Do Komisji Rewizyjnej weszli: Ppłk. Olczycki, mjr. Osiński, mjr. Czerny. Po Zjeździe odbył się bankiet. Nowej placówce życzymy, aby rozwijała się jak najpomyślniej dla dobra polskiego Sportu i Państwa. *M.*

PODRÓŻ „ISLANDERA” DOOKOŁA ŚWIATA.

Gdy przed paru laty pisaliśmy o podróżach Allain Gerbaulta, wspomnieliśmy mimochodem o kpt. Harry Pidgeonie, który równocześnie z Gerbaultem odbywał swą podróż dookoła świata. Dziś możemy podzielić się z czytelnikami krótką historją jego przygód.

Harry Pidgeon jest amerykaninem w całem tego słowa znaczeniu. Prosty, energiczny, żądny przygód, człowiek czynu, typ jakby wyjęty z Londona. Z zawodu fotograf-podróżnik, młodość spędził na farmie Iowa, do 18 roku życia nie widząc nigdy morza. Ciągnie go bujne życie na rancho, szuka wrażeń na Alasce włócząc się wzdłuż jej wybrzeży i przemierzając głąb lądu w pogoni za zwierzyną i przygodą. Tam nauczył się on budować własnemi siłami prymitywne łodzie. Kiedyś pożyczył żaglówkę i zakosztował podróży morskiej wędrując wzdłuż południ.-wsch. brzegów Alaski. Słyszał o kpt. Slocum i jego samotnej podróży na jachcie „Spray” dookoła świata. Postanawia zbudować sobie mały stateczek, aby móc odwiedzić wyspy Polinezji. Z amerykańską energją zabiera się do dzieła. W zakątku portu Los Angeles zaczyna własnemi rękami budować statek. Kpt. Day doświadczony w budowie małych stateczków dostarcza mu planu. Sławny dziś „Islander” — jest typu V-bottom o żelaznym kilu. Długość statku 10.36 m. szerokość 3.30, głębokość 1.50 mtr. Wymiary więc znacznie mniejsze od „Fireckresta” — Gerbault'a.

Ponieważ Pidgeon nie należy do Krezusów, buduje sam. Po półtora roku kosztem 1000 dol. posiadł to czego żądał. Ożaglowanie „Islander” otrzymał jawlowe. Mimo że łódź wygląda topornie, własności żeglowne posiada b. dobre, jest łatwa do prowadzenia i dobrze znosi fale. Próbna podróż na Hawaii wypada doskonale. Harry Pidgeon zapoznaje się z nawigacją, zresztą podobnie jak Gerbault twierdzi, że znacznie trudniejszą i potrzebniejszą jest znajomość praktyki morskiej, prostej pracy majtka i sternika.

18 listopada 1921 roku „Islander” opuszcza Los Angeles biorąc kurs na Markizy. Na tak długą podróż „Islander” był świetnie zaopatrzony.

Żywność stanowiły: fasola, cukier, ryż, szynka, suszone owoce, oliwa, konserwy z łososia, sardynki, mleko w puszkach, brzoskwinie i figi. Prócz tego zapas świeżych jarzyn na okres parodniowy i ziarno, które Pidgeon mełł w ręcznym młynku na mąkę. Wody 100 galonów z wyliczeniem po 1½ galona dziennie. Prócz przyborów nawigacyjnych najprostszej konstrukcji, zabrał z sobą 2 książki: „Navigation” H. Jacoby'ego i „The American Practical Navigator”. W odróżnieniu od Gerbaulta, który jechał obładowany literaturą piękną, bibljoteki z sobą nie zabierał.

Pidgeon jest wstrzemięźliwy w opisywaniu swych przygód żeglarskich, to też opisy jego po „Gerbaulcie” wydają się nudne, wolne od wzruszeń. Poprostu nie raz ma się wrażenie, że jest to sprawozdanie ze spacerku do Wilanowa czy Młocin. Początek podróży nie obfitował w przygody. Na szerokości 11° płn. wchodzi w pas ciszy w której tłucze się 2 tygodnie robiąc nieraz zaledwie 1 milę na dobę. Wreszcie trafia na passat połudn.-wschodni, mija równik pod 129° długości zachodniej i po 42 dniach sam na sam oceanem zawija do przecudnej zatoki Taiohael-Bay na wyspie Nuku Hiva na Markizach. Wyspa ta znaną jest z powieści Hermana Melvilla: „Typee”, a u nas dzięki Londonowi, który opisał ją w „Żegludze na jachcie Snark”.



Islander u przylądka Dobrej Nadziei.

Przeżeglowawszy do Anaho-bay, w czasie przypływu wprowadza Pidgeon swego Islandera na plażę. Po cofnięciu się wody, może dzielny kapitan oczyścić zarosłe wodorostami dno „Islandera“ i pokryć go nową warstwą farby. Zabiera mu to parę dni ciężkiej pracy. Ludność Markizów niegdyś liczna i wyróżniająca się piękną budową, dziś pod wpływem cywilizacji szybko wyrodnieje i wymiera, dziesiątkowana przez suchoty, alkoholizm i inne choroby. W odróżnieniu od innych wysp mórz południowych brak tu zupełnie raf koralowych, cichych lagun i malowniczych atolów.

Na odjezdnem ludność obładowuje go darami w postaci orzechów kokosowych, bananów i jarzyn. Korzystając z chwilowej ciszy, postanawia kapitan wykąpać się na pełnym oceanie. Cała podróż mogła wówczas znaleść szybki i tragiczny koniec, gdyż tylko szczęściem zdołał Pidgeon ujść rekinowi. Po paru dniach dociera do Archipelagu Tuamotu. Tu widzi pierwszy atol. Wchodzi do laguny w czasie przypływu i zakotwicza się uprzejmie witany przez ludność.

Atol wywiera niezwykłe wrażenie. Spokojna szmaragdowa toń laguny otoczona jakby koronką postrzępionym kręgiem kokosowych palm. Cudowny świat podwodny, widoczny w kryształowej wodzie. Miliardy ryb

wszelkich barw i kształtów, przepiękne muszle radują oczy. Tuomotańczycy są urodzonymi żeglarzami i poławiaczami pereł.

Stąd żegluje Pidgeon na Tahiti. Jest to jedna z najpiękniejszych wysp Polinezji. „Islander” o wschodzie słońca mija pierścień raf i wchodzi do portu Papeete.

Ludność biała i kolorowa uprzedzona przez rybackie szkunery o podróży wita „Islandera“ entuzjastycznie, to też H. Pidgeon bawi tu 2 miesiące obserwując cudowną scenerję okolicy, bujną roślinność i ciekawe obyczaje mieszkańców. Tu też opłaca po raz pierwszy i ostatni w czasie podróży 5 dol. tytułem opłat portowych. Stąd odjeżdża Pidgeon na wyspę Moorea. W zatoce Pao-Pao staje na kotwicy. Spotyka tu ciekawy typ poszukiwacza zakopanych ongiś skarbów p. Raiateau.

Następnym celem podróży jest Bora-Bora w archipelagu Leewarda, Wysp Towarzyskich. Cudowna wulkaniczna wyspa, otoczona atolem, zamieszkała jest przez ludność polinezyjską. Jedynym białym mieszkańcem jest francuski żandarm, — przedstawiciel władzy wielkiej Republiki. Ludność tej uroczej wyspy, zajmuje się uprawą kokosów, manioku i zbieraniem wanilji. Dalszym etapem jest zatoka Pago-Pago położona w „najbardziej zielonej” okolicy. Tu opuszcza H. Pidgeon kolonje francuskie i wchodzi na teren amerykańskiej Samoa. Jest to miejscowość obfitująca w opady. Mieszkańcy utrzymywali, że nie pamiętają, by od 20 lat był dzień bez deszczu.

Ludność wyspy ma się dobrze, zachowała swe obyczaje i nie wymiera. Tutuilańczycy w czasie pobytu Pidgeona obchodzili uroczyste święto połowu robaka palo-los, który w połowie października, raz do roku, opuszcza swe mieszkanie w rafach koralowych, by wypłynąć na powierzchnię laguny. Ludność fosforyzujące, nitkowate robaki chwyta w kosze i zjada na surowo. Smacznego!

Samoa miała być kresem podróży dzielnego fotografa, wobec jednak szczęśliwych okoliczności w jakich podróż się odbywała, Pidgeon postanawia jechać dalej. „Islander” żegluje więc na Fidżi. W drodze gwałtowny szkwał łamie bom głównego żadla. Jacht mija samotną wysepkę koralową Wailangilala, na której wznosi się, dziwnie wyglądająca w tych stronach, latarnia morska.

Tu przepływa „Islander“ 180° dł. zachodniej przechodząc t. zw. granicę daty. Było to w niedzielę 29 października 1922 r. Dzień następny zapisany został jako: wtorek 31—X. Archpelag Fidżi obejmuje około 250 wysepek. Pełno tu raf podwodnych, to też szczątki rozbitych statków widać co krok. „Islander” lawirując szuka drogi, wreszcie dostrzega czerwone domki Suwy na wyspie Viti-Lewu, gdzie wchodzi do laguny.

Tutaj „Islander” otrzymuje nowy bom. Goszczony po królewsku, Pidgeon spędził parę miesięcy, zanim zde-



Symoańczycy polują na ryby dzidą.



W drodze na św. Helenę.
Przykre skutki awarji.

cydował się w kwietniu 1923 roku ruszyć w drogę do Nowych Hebryd. Korzystając z dobrego wiatru „Islander“ szybko pruje fale zostawiając za sobą fosforyczną smugę, kąpiąc się w białej poświacie księżyca. Po paru dniach po sterborcie ujrzał Pidgeon wyspę Efate, oraz szczyty Eromanga. Korzystając z lekkiej bryzy mija przylądek Pango i wchodzi wieczorem do zatoki Meli-Bay, rano zaś zarzuca kotwicę u celu podróży w Vila. Obok „Islandera” stoi piękny jacht królewskiego Jacht Clubu „Euphrosine”. Europejska ludność przyjmuje go jak wszędzie gościnnie, oprowadza po wzorowych plantacjach kakao, kawy, kokosu. Tu po raz pierwszy spotyka się z malarją i febrą, która trapi ludność zamieszkałą dalej od brzegu w głębi dżungli. „Islander” robi krótkie wycieczki, by poznać charakter i obyczaje pierwotnych mieszkańców Hebryd, należących do najdzikszych ludów świata. Zastaje wśród nich misję pracującą jednak bez powodzenia.

Stąd bierze kurs na Nową Gwineję do portu Moresby. 10 czerwca 1923 roku „Islander” kończy swą podróż po Pacyfiku. Widać już ląd Nowej Gwinei. Przez otwór w rafie wchodzi statek w lagunę podziwiany przez setki papuasów, uganiających się na swych żaglownych kanoe koło nieznanego gościa. Zamiast jednak spodziewanego portu „Islander” wszedł, jak się okazało, do kopalni miedzi. Do Moresby dotarł dopiero dnia następnego. Tu zdarzył się Pidgeonowi nieprzyjemny wypadek. Wieczorem na bajbocie opuścił „Islandera”, aby grono świeżych przyjaciół zaznajomić z historją podróży. „Islander” został w lagunie. Po mile spędzonym wieczorze wraca kapitan z albumem fotografij pod pachą. Przychodzi do portu, — statku niema, całą noc wędruje na łódeczce nasz fotograf po zatoce, aż wreszcie spostrzega w oddali „Islandera”, uniesionego przez fale odpływu szczęściem niezbyt daleko.

Następnego dnia jedzie na wyspę Yule, a stąd dociera do niebezpiecznej dla statków cieśniny Torresa, którą jednak mija szczęśliwie przy dobrej pogodzie. Na drugi dzień żegluje wśród ciągłych szkwałów, we mgle nie widząc lądu. 4 lipca spostrzega na horyzoncie palmy kokosowe. Kieruje się na nie i zawija do małej wysepki Dalrymple, a stąd na wyspę Czwartkową. Tu decyduje się wrócić do Los Angeles przez Przylądek Dobrej Nadziei i kanał Panamski.

Na wyspie księcia Walji, statek nadwyrężony podróżą wśród raf Fidżi, zostaje wyciągnięty na plażę i gruntownie oczyszczony, naprawiony i odmalowany. Zaopatrzony w opał i miód leśnych pszczół, obdarowany, jarzynami, ziarnem, rusza w dalszą drogę.

Myśl opłynięcia globu dookoła niecierpliwi Pidgeona, to też wkrótce podnosi on kotwicę, by dziób „Islandera” mógł jak najprędzej dotknąć wód oceanu Indyjskiego. 7 lipca 1923 roku znalazł się „Islander” na oceanie Indyjskim. Przebywa płytkie morze Arafura pełne węży, a na 10 dzień zawija do portu Koepang na wyspie Timor. Wyspa ta w połowie należy do Holendrów, w połowie do Portugalji. Tu „Islander” zaopatruje się w żywność na długą drogę przez ocean Indyjski i wyrusza biorąc kurs na wyspy Bożego Narodzenia. W czasie tego etapu „Islander” napotkał wieloryba, co dla stateczku mogło się przykro skończyć. Na wyspie w zatoce Fish Flying Cove zostaje duży statek morski noszący trafem to samo miano „Islandera”. Po 5 dniach Pidgeon opuszcza gościnną wyspę, biorąc kurs na Wyspy Kokosowe. Po 5 dniach żeglugi zauważa wyczekiwany ląd i sygnalizujące go gromady ptactwa. Wysp tych jest około 20, tworzą one podkowę otwartą ku północy.



Charakterystyczne canoe Papuasów na Nowej Gwinei.

Gdyby nie stacja telegrafu Eeastern Extension Telegraph Company, nikt by o nich nie wiedział. Dziś słynne są również z wojny. Tu bowiem zatopiony został korsarski krążownik niemiecki „Emden”. Na parę dni przed „Islanderem” opuścił Wyspy Kokosowe stateczek „Shanghai”, na którym trzech awanturników odbywało podróż z Chin do Danji.

„Islander” rusza na zachód mając silny wiatr południ.-wschodni. Mimo zrefowania, stateczek przebywa po 70 mil dziennie, uciekając przed burzliwą pogodą. H. Pidgeon zaczyna odczuwać niemile swą samotność. Urozmaicenie wnoszą ryby, które spadają masami na pokład tłukąc się o żagle.

Po 20 dniach ukazała się wreszcie wyspa Rodriguez, 7,000 mieszkańców rolników i rybaków, oraz stacja telegrafu. Wkrótce zawija „Islander” na wyspę Św. Maurycego. Goszczony przez przyjaciół bawi miesiąc. Nadchodzący burzliwy grudzień, każe mu jechać dalej. Mija wyspę Reunion, przejeżdża wzdłuż wybrzeży Madagaskaru, widzi ląd afrykański i wkrótce zawija do stolicy Natalu — Durbanu. W kolonjach brytyjskich H. Pidgeon spotykał największe zainteresowanie swoją podróżą i wielu amatorów, którzy pragnęli mu towarzyszyć. W gościnnym Durbanie siedzi Pidgeon, aż do 27 lutego 1924 roku. W dalszym etapie podróży wiatry ma przeciwne i słabe, to też wlecze się wzdłuż wybrzeży Afryki, aż wreszcie mija o północy przylądek Agulhas i Dobrej Nadziei, rano widzi górę Stołową. Zawija do Capetown. Miejscowy Kr. Jacht Club bardzo się interesuje jego podróżą. „Islander” jest oblegany przez zwiedzających. Pidgeonowi nie spieszy się. Zwiedza ciekawe okolice, odwiedza okoliczne wyspy, tak że dopiero 3 czerwca wyrusza dalej, biorąc kurs na Ś-tą Helenę.

W czasie podróży którejś nocy wpadł na ląd. Szczęściem, że na plażę a nie na skały ciągnące się wokół jednej jedynej zatoczki. Wskutek awarji „Islander” musi zawrócić do Capetown celem naprawy uszkodzeń. Po 3 dniach „Islander” był naprawiony. Pidgeon jednak — ma czas. Pozostaje, w Capetown całą zimę i dopiero wiosną 22 września 1924 roku rusza dalej, świetnie zaopatrzony i wypoczęty. 18 dnia ujrzał samotną i smutną wyspę św. Heleny. Goszczony przez p. Clarcka, który w 1898 r. podejmował już innego żeglarza-samotnika kpt. Slocuma, zwiedza romantyczną i zapuszczoną dziś wyspę.

Po 8 dniach ląduje na wyspie Wniebowstąpienia. Jest to goła surowa wyspa wulkaniczna. Jedynie Góra Zielona czerpiąca wilgoć z wiejącego tu passatu pokryta jest roślinnością. Jedynymi mieszkańcami wyspy jest personel stacji telegrafu, oraz chmury ptactwa. Osobliwością jest stawek porośnięty trzcinami, czerpiący swą wodę z rosy osiadającej na trzcinach — stąd jego nazwa „Dew Pond”. 15 grudnia 1924 r. „Islander” rusza dalej, mija samotną wyspę Fernando D'Oronha, równik, trafia na prąd brazylijski. Morze burzliwe trudne do żeglugi.

10.I 1925 r. w nocy samotnego żeglarza budzi złowrogi trzask. Zaniepokojony kapitan wybiega na pokład i widzi wznoszący się z boku „Islandera“ kadłub potężnego parowca „San Quirina”. Na uczynioną mu propozycję: „łap linę” — odpowiada Pidgeon nieparlamentarnie. Z opresji wydostaje się dość szczęśliwie. „San Quirino” — transportowiec oliwy wziął „Islandera” za rozbitą szalupę jakiegoś okrętu i aby się przekonać czy kogo na niej niema dotknął się burtą burty. Dla „Islandera“ skutki spotkania były fatalne. Złamany bukszpryt wgnieciony bok i t. d. Szczęściem po paru dniach prowizorycznie naprawiony „Islander“ zawinął do portu Of Spain na wyspie Św. Trójcy. Naprawa i zwiedzanie wyspy zajęły 3 miesiące. Poczem znów w drogę. 28 kwietnia Pidgeon dostrzega kanał panamski a 2 maja wpływa do strefy kanału rzucając kotwicę w Cristobal.

Trzeci z kolei ocean „Islander” miał za sobą. Tu przyjaciel pożycza Pidgeonowi przyczepny motor dzięki czemu „Islander” może z łatwością przebyć wąski kanał Panamski. Zarząd kanału ściąga opłaty za szluzowanie w kwocie 8.75 dol. „Islander” dociera do jeziora Gatum, mija znów szluzy, jezioro Mira flor i wreszcie zawija do Bilboa. Tu spotyka Allain Gerbault'a ruszającego na podbój Pacyfiku! Dziwny traf!

Ostatni skok do Los Angelos był najcięższy z całej podróży. 85 dni samotności na oceanie. Zmiennie wiatry, pasy ciszy, gwałtowne szkwały, ulewne deszcze. Zamiast szlaku okrętowego „Islander” obrał kurs na zachód, aż do 110° dł. zach. Wtedy zawraca na północo-zachód mija pas ciszy, trafia w szerokości 30° płn. na passat, który go nie opuszcza, aż do St. Clemente, gdzie staje 31 grudnia 1925 roku, po 3 latach 11 miesiącach i 13 dniach podróży.

Ciekawem jest zestawienie z sobą obu żeglarzy samotników. Pidgeon to człowiek prosty nieskomplikowany, miłośnik przygód, podróżnik z urodzenia, natura szczera, pozbawiona wszelkiego tragizmu, wszelkiej pozy, zdrowy okaz młodzieńczej amerykańskiej energji.

Gerbault, mimo że uważa się za apostoła życia prostego, jest naturą skomplikowaną. Wysoka inteligencja, przewrażliwienie, skłonność do ciągłej analizy procesów psychicznych. Noszony w sercu bunt przeciw cywilizacji, patos, czynią zeń tragicznego filozofa-żeglarza, który ucieka od ludzi, aby w pustkowiu oceanów śpiewać sobie tylko pieśń o utraconem Eldorado...

T.



Islander w zatoce Pao-Pao.



Start jolek klasy V na regatach Wojskowego Yacht Klubu.

ZAMKNIĘCIE SEZONU ŻEGLARSKIEGO
W WARSZAWIE.

Dnia 14 października odbyły się ostatnie w r. b. żeglarskie regaty związkowe. Zorganizował je Wojskowy Yacht Klub przez Komisję Regatową, której przewodniczył por. Trzepałko.

Okólnik przewidywał wyścigi wszystkich klas związkowych, ostatecznie jednak zgłosiło się do wyścigu piątek: panów 16, pań 5; w piętnastkach wędrownych obie łodzie z W. T. W. w dwunastkach wędrownych — obie z Y. K. P., w dwudziestkach piątkach—3. Tak więc tylko największa i najmniejsza klasa odbywały wyścig „międzyklubowy”.

Pogoda sprzyjała. Był to najpiękniejszy dzień regatowy tego sezonu: słońce, równy mocny wiatr prosto pod prąd, co umożliwiło odbycie regat na całej zamierzonej przestrzeni (4 km. pod prąd).

Jako pierwsze startowały piątki panów. Skupiły się wszystkie pomiędzy nabieżnikami startowemi i spowodowały tem „sztuczny tłok”, w którym wykazać umiejętność startu byłoby wprost niepodobieństwem. Nasze piątki zasadniczo uznać można za monotypy, to też nic dziwnego, że całe wielkie ich stado trzymało się przez długi czas skupione, jako „siła główna”, zaopatrzona w małą straż przednią i tylną.

Jeszcze do boi zwrotnej łodzie dochodziły na tyle zwarte, że toczyły ze sobą walkę o miejsce wewnętrzne i zabierały wiatr. Pewne „urozmaicenie” wniosły i dwudziestki piątki, które startowały o kwadrans później, lecz już koło boi zwrotnej znalazły się pośrodku pola piątek. Wielki puhar przechodni Prezesa Banku Polskiego i pierwszą nagrodę klasową zdobył p. Z. Ołtarzewski (Mysz Y K P). Drugi był p. Szymański (Koralik, K W Wisła), trzeci inż. Bomas (Komar, Y. K. P.) czwarty mjr. Osiński (Ala, W Y K) piąty p. Marek (Bąk, Y. K. P.), szósty p. Merson (Ważka, W. Y. K.).

W dwudziestkach piątkach walka toczyła się między Furkotem a Kubusiem. Ten ostatni startował drugi, lecz przy jeździe w górę rzeki zdołał nadrobić wielki odstęp, (ze 150 m.) objąć powodzenie i zachować je aż do boi zwrotnej, którą mijał o 40 m. z przodu. Dopiero na lawirowaniu porządek zmienił się i jachty przechodziły metę w tym porządku i mniej więcej takich odstępach, jak startowały. I nagrodę zdobył A. Wolff (Furkot, A. Z. S.). Freja w wyścigu nie odegrała poważniejszej roli. Żałować należyć, że klasa C tak nielicznie w tym sezonie bywała reprezentowana na regatach, gdyż na starcie zjawiały się tylko trzy powyżej wymienione jachty, drugie tyle zaś próżnowało.

W wyścigu dwudziestek zawzięcie walczyły o pierwszeństwo Lelum i Polelum. Zwyciężył ostatecznie ten ostatni pod sterem M. Niedźwiałowskiego (Y. K. P.).

W piętnastkach zwyciężył p. Jabrzemski na Jastarni (W. T. W.).

Zakończył regaty związkowe wyścig żeglarek na piątkach. Startowały 4 panie (25 zgłoszonych), pierwszy linję przeszedł Chrząszcz, którego dość prędko doszedł Bull, po walce ze zmiennem powodzeniem zawodniczki kończyły wyścig w następującej kolejności: I J. Wolffowa (Chrząszcz, A.Z.S.) II N. Podczaska (Bull, W. Y. K.) daiej pp. Szuldtowa (W. Y. K.) i Modrzewska (Y. K. P.). Można zdaje się stwierdzić. że sprawa żeglarstwa kobiecego w sezonie bieżącym ruszyła z martwego punktu. Czy na przyszłość będą urządzane osobne wyścigi żeglarek, a osobne żeglarzy, czy też będzie jeden wyścig ogólny, obecnie nie da się przewidzieć; sądzę, że oba systemy mają rację bytu i doskonale mogą istnieć obok siebie. Zresztą — o tem niżej.

W związku z regatami związkowemi Wojskowy Yacht-Klub urządził swój wewnętrzny wyścig piętnastek wędrownych. Startowało ich cztery, zwyciężył mjr. Osiński na Nereidzie, drugą nagrodę zdobył inż. Kusnerz na Gdyni.

Techniczne prowadzenie regat nie dawało pola do zarzutów. Boję, która zapodziała się w czasie regat, zastąpiła motorówka. Może tylko byłoby przezorniej na przyszłość uzupełniać skład Kom. Regatowej regat wewnętrznych, skoro bierze w nich udział ktoś z Komisji Regatowej regat związkowych. Uniknie się w ten sposób ewentualnych kłopotów dla Komisji i zachowa zawodni-

kowi pełną swobodę protestowania. Zresztą to sprawa wewnętrzna klubu.

Specjalnie chciałbym podkreślić wielkie ułatwienie, jakie program zastosował przy oznaczaniu linji startu Linja ta, czyli jej kierunek, była wytyczona dwoma nabieżnikami (masztem startowym i łodzią z flagą na maszcie) nie była jednak ograniczona co do swej długości. Oczywiście nie przypuszczam omyłki w programie, bo w żaden sposób „maszt" stojący na pomoście nie mógłby ograniczać linji. Innemi słowy startować wolno było po obu stronach łodzi — nabieżnika, a startować należało poza łodzią, gdyż 1) korzystniejsze tam były warunki wody, 2) tylko wtedy „nabieżniki" były niemi rzeczywiście dla zawodników, a nietylko dla Komisji, jako umieszczone po jednej stronie kursu.

Nie jest winą Komisji, że nikt z zawodników nie skorzystał z tego ułatwienia (czasem się opłaca przestudjować program!). Zwłaszcza dla pierwszego wyścigu piątek była to ulga wielkiego znaczenia, jako zmniejszająca o połowę tłok przy starcie.

A właśnie ten tłok — to chyba jedno z głównych doświadczeń poczynionych w sezonie ubiegłym. Wisła to nie jezioro Trockie czy Charzykowskie, gdzie można dowolnie szeroko rozstawić boje startowe. Jeżeli nawet pozwolimy startować na całej szerokości Wisły, to oczywiście główny nurt i część zasłonięta brzegiem od wiatru pozostaną niewyzyskane, cóż dopiero, jeżeli zmniejszymy rozciągłość sztucznie! Mamy w obecnej chwili 23 rejestrowane piątki — a więc ilość ich podwoiła się od roku przeszłego. Nie jest to oczywiście koniec. Tymczasem w tak licznej gromadzie ogromnie trudno jest odbywać regaty, mając do rozporządzenia jedynie wąski szlak Wisły. Obawiam się, że będzie to wkońcu — i to w niedalekiej przeszłości! — ograniczać ilość zgłoszeń. Pewne odciążenie dadzą urządzane osobno wyścigi pań, ale to nie wystarczy, zwłaszcza że konieczne są wyścigi „ogólne", dostępne dla wszystkich, jako wyrównywujące poziom żeglarek i żeglarzy. Widzę potrzebę pójścia w dwu kierunkach: rozwinięcia równomiernego wszystkich klas i podziału żeglarzy na „kategorje".

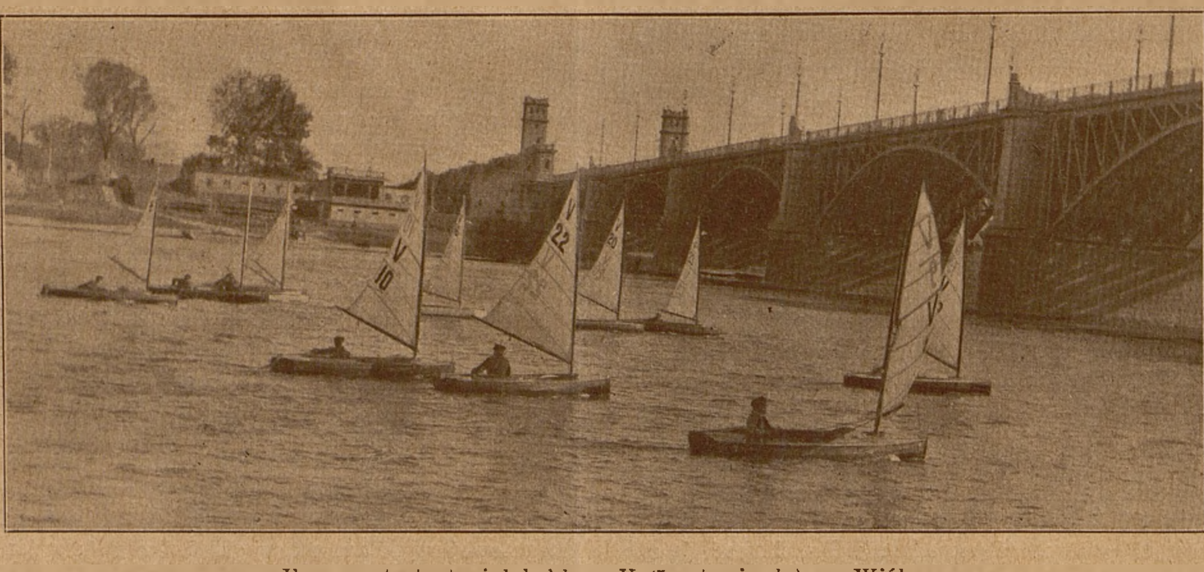
Co do pierwszego: piątki są klasą nadzwyczaj popularną — bezwątpienia. Jednak nie byłoby dobrze, gdyby miało to wywołać zanik innych klas. Należy koniecznie dążyć do tego, by obok piątek mieć i inne typy szeroko rozpowszechnione. Przedewszystkiem nasuwa się dziesiątka. Ta klasa jest najbardziej zbliżona do piątek zarówno wielkością, jak i — co bodaj najważniejszą — ceną. Zalety żeglarsko-sportowe również zbliżone — wyższe nieco. O ile piątka jest typową łodzią jednoosobową, to dziesiątka jest również dobrze jedno — jak i dwuosobowa. Ma zaś nad piątką i wielki plus: jest łodzią nadającą się do turystyki nie „od biedy" ale rzeczywiście. Ciężar zaś — jeszcze nie za wielki — nie przeszkadza w przewozie. Mam wrażenie, że w naszych warunkach dziesiątki powinnny mieć powodzenie bodajże równe piątkom.

Co do dalszych klas — nie wiem, które należałoby rozpowszechniać. Ze względu na cenę — mniejsze, ale np. piętnastki trochę zbyt mało różnią się od dziesiątek. Jeżeli kto chce jeździć więcej niż w dwie osoby, to chyba raczej coś jeszcze większego, ale czy 20, czy 25, czy 30, czy 35? W tej chwili nie będę się wdawał w szczegółowsze rozważania, gdyż każda z klas ma właściwe sobie zalety, żadna z nich jednak w obecnej chwili nie narzuca się tak nieodparcie, jak dziesiątka.

Popularyzacja dziesiątek pozwoliłaby na równomierne obsyłanie regat. Jako drugi środek — bardziej mechaniczny — proponowałbym zastanowić się nad podziałem zawodników. Możnaby mianowicie osobno puszczać na start „senjorów", osobno zaś młodzików. Do bliższego określenia tych pojęć oczywiście możnaby wziąć różne podstawy (byle nie wiek), przedewszystkiem odniesione na regatach zwycięstwa. Np. kto choć raz (ew. dwa, trzy razy) zdobył w danej klasie nagrodę — jest „seniorem". Z czasem oczywiście i tych seniorów byłoby za dużo, wtedy możnaby stworzyć nową kategorję („najstarszych") ze zwycięzców w wyścigach seniorów. W pierwszej chwili może wydać się to dziwacznem — przypomina jakieś „dzikie" obyczeje lekkoatletów czy innych wioślarzy. Nie byłoby to jednak zupełną nowością i w żeglarstwie, bo np. w Niemczech poważnie zastanawiano się również nad sprawą podziału żeglarzy na kategorje—coprawda nie z powodu braku miejsca na wodzie, ale by dać młodemu („narybkowi") równe szanse zwycięstwa i zaprawiania się, jak i starym wytrawnym żeglarzom.

Jeżeli jeszcze nie stoimy przed ostatecznością, to w każdym razie zbliża się ona — czas więc zastanowić się. Sądzę, że pożądana jest w tej sprawie dyskusja.

A. Wolff.



Fragment startu jolek klasy V (5 mtr. żagla) na Wiśle.

MIĘDZYKLUBOWE REGATY WIOŚLARSKIE W KRAKOWIE.

Lekceważony w ostatnich czasach Kraków, wykazał wiele żywotności, gdyż trzykrotne urządzenie regat dowodzi już wielkiej pracy sportowej. Porównanie klasy osad wioślarskich Krakowa z osadami innych ośrodków jest utrudnione, gdyż do Krakowa mało osad przyjeżdża, zaś kluby krakowskie dysponują zbyt szczupłemi funduszami, by częściej wysyłać osady do Warszawy czy Poznania lub Bydgoszczy. Umożliwienie częstszych spotkań osad krakowskich jest conditio sine qua non ich rozwagi.

Regaty jesienne w Krakowie w bardzo spóźnionym terminie 7 października urządzone nie zebrały konkurencji międzyklubowej, poza lokalną, gdyż podobno nie udało się organizatorom uzyskać odpowiedniego placu od czynników miarodajnych na miano klasyfikacyjnych. Mimi to jednak osady klubów krakowskich przygotowały się do regat bardzo pilnie w ciągu sierpnia i września. Silniejsze osady przygotował A. Z. S., który wykorzystał swoje siły skulerskie do czwórki i ósemki. „Sokół” dysponował lepszym taborem. W program regat włożono bieg o mistrzostwo Szkół Średnich Krakowa. Bieg ten niewątpliwie był potrzebnym skoro zgłosiło się do niego 8 osad gimnazjalnych. Osady szkolne wprawdzie nie wykazały wysokiego poziomu, lecz zapałem do pracy sportowej i zaciętością wyróżniły się dodatnio.

Biegów jedynek i dwójek nie urządzono, gdyż nie znalazł się przeciwnik dla Długoszewskiego na jedynce, ani dwójce A. Z. S. na double-sculls.

Wyniki regat następujące:

I Bieg. Czwórki wyścigowe:

1. A. Z. S. Kraków. Czas 3:21.4. Skład osady: 1. Krzepowski Marjan, 2. Krzepowski Jan, 3. Wałkowiński Wiesław, 4. Długoszewski Włodzimierz, ster: Bocheński Tadeusz.
2. O. W. S. Kraków. Czas 3:28. Górnilnewicz, Szczurowski, Mika, ster: S. Pendrys.
   A. Z. S. startuje na łodzi mającej 35 lat i przypominającej stare czółno, a nie łodź wyścigową. Walka trwała jednak tylko na pierwszych 300 metrach, po których A. Z. S. wysunął się na czoło i wygrał o trzy długości.

II Bieg. Czwórki półwyścigowe.

1. O. W. S. Kraków. Czas 3:46.6. Osada: Wilamowski Władysław, Idzikowski Konrad, Latasiewicz Rudolf, Latasiewicz Józef, ster: Sapiecha Michał.
2. A. Z. S. Kraków. Czas 3:54. Berezowski Stan., Matuszewski H., Zubrycki A., Nawotny G., ster: Bocheński T.
   Silniejszej i dobrze zgranej osadzie Sokoła przeciwstawił A. Z. S. młodą osadą gimnastyków, która uległa po zaciętej walce na mecie.

III Bieg. Czwórki półwyścigowe o Mistrzostwo Szkół Średnich.

1. Przedb. III Gimnazjum eliminuje IX Gimn.
2. „ I Gimnazjum eliminuje Seminarjum
3. „ IV Gimnazjum eliminuje V Gimn.
4. „ VIII Gimnazjum eliminuje II Gimn.
1. Półfinał I Gimnazjum eliminuje IV Gimn.
2. Półfinał III Gimnazjum eliminuje VIII Gimn.
1. Finał 1. Gimnazjum I Nowodworskiego. Skład osady: Greczek, Późninek, Dembiński, Bernasiński. Czas 3:59.6.
2. Gimnazjum III. Linhardt, Pieszczek, Miśniakiewicz, Tomek. Czas 4:04.

IV. 2. Finał o 3 miejsce zdobyte przez Gimnazjum IV w składzie: Christ W., Geresymenko E., Woźniak M., Christ F., w czasie 4:00.6.

V Bieg. Ośmiowiosłówki.

1. A. Z. S. Kraków. Czas 3:07. Gnoiński M., Górka A., Tybulczuk F., Nadwodzki St., Krzepowski M., Krzepowski J., Wałkowiński W., Długoszewski W., ster: Bocheński Tad.
2. O. W. S. Kraków. Czas 3:14. Wilamowski, Idzikowski, Latasiewicz R., Latasiewicz J., Górnikiewicz, Szczurowski, Piórecki, Sadowski, ster.: M. Sapecki. Clou dnia — łatwe zwycięstwo dobrze zgranej osady A. Z. S. prowadzącej bieg od startu do mety.

VI Bieg wewnętrzny O. W. S. K. czwórki półwyścigowe. Zwyciężyła osada pod sterem St. Iwelskiego.

Zwracają uwagę doskonałe czasy czwórki 3:21.4 i ósemki 3:07 osiągnięte mimo fatalnego stanu wody. Przypomnieć należy, że czwórka Klubu Wiośl. z Poznania osiągnęła na wiosnę w lepszych warunkach wodnych 3:26, a ósemka K. W. Wisła 3:27.

W. D.

DŁUGODYSTANSOWE REGATY OWSK. W KRAKOWIE.

Dnia 14.X b. r. odbyły się długodystansowe regaty wewnętrzne OWSK. na trasie Kraków — Bielany — Kraków, około 13 km. — Wyniki regat: (ośmiowiosłówki).

I. Ster: Michał Sapecki. Osada: Zaręba, Michalski, Latasiewicz R., Wilamowski, Idzikowski J., Cereli, Sadowski. Czas 57 min. 02.4 sek.

II. Ster: Stefan Iweslki. Osada: Bień, Sieprawski, Przezdziecki, Kowalski, Lezurowski, Górnikiewicz, Trzciński, Ulika.

Startujący poza konkursem na skifie Wł. Długoszewski uzyskał czas: 56 min. 45 sek.



Gimnazjalny Klub Wioślarski w Kaliszu.

TABELA PUNKTACYJNA P. Z. T. W.

W myśl uchwały IX Sejmiku Wioślarskiego, Komitet Wykonawczy P. Z. T. W. zatwierdził dn. 16 maja r. b. opracowaną przez Komisję Sportową tabelę punktacyjną. Celem jej ma być coroczne wyróżnienie najlepszego klubu i pobudzenie wszystkich innych klubów do bardziej intensywnej działalności sportowej.

Tabela punktacyjna za rok 1927 przedstawiała się następująco:

I.	B. T. W.	przyznanych punktów	122½
II.	A. Z. S. Warszawa	„ „	110
III.	W. T. W.	„ „	80½
IV.	A. Z. S. Poznań	„ „	49
V.	A. Z. S. Kraków	„ „	44
VI.	Kl. Wiośl. z 1904 r. Poznań	„ „	40
VII.	Kl. Wiośl. w Toruniu.	„ „	22
VIII.	„Wisła" Warszawa	„ „	21
IX.	O. W. S. K.	„ „	14
X.	Tow. Wiośl. Włocławek	„ „	11
XI.	„ Tryton". Poznań	„ „	5

Wobec zakończenia sezonu sportowego 1928 r. można już zestawić tabelę tegoroczną. Regaty nie wymienione w ogólnem zestawieniu, a mianowicie: w Wilnie, Poznaniu, Toruniu i jesienne w Krakowie nie zostały uznane jako kwalifikacyjne i nie były punktowane jako nie ogłoszone w odpowiednim terminie i odbyte w konkurencji wyłącznie miejscowej.

Tabela punktacyjna za 1928 r. w następujący sposób ilustruje ogólną działalność sportową klubów wioślarskich.

I.	A. Z. S. Warszawa	przyznanych punktów	185½
II.	B. T. W.	„ „	159
III.	Kl. Wiośl. z 1904. Poznań	„ „	140
IV.	W. T. W.	„ „	83
V.	„Wisła" Warszawa	„ „	79
VI.	A. Z. S. Kraków	„ „	39½
VII.	„Tryton". Poznań	„ „	38
VIII.	Kl. Wiośl. Toruń	„ „	28
IX.	O. W. S. K.	„ „	25½
X.	„Gryf". Bydgoszcz	„ „	21
XI.	T-wo Wiośl. w Płocku	„ „	20
XII.	T-wo Wiośl. w Włocławku	„ „	14
XIII.	Klub Wiośl. w Gdańsku.	„ „	7

Już pobieżne tylko porównanie dwóch tabelek wskazuje na znaczny przyrost punktów, czyli wzrost ilości biegów podlegających punktacji.

Na pierwszem miejscu tegorocznej tabeli znajduje się A.Z.S. Warszawa, zawdzięczając to doskonałej czwórce nowicjuszy i dokompletowanej do niej ósemce młodszych. Osady te wygrały cały szereg biegów, przysparzając klubowi dużą ilość punktów. Natomiast reprezentacyjna ósemka A. Z. S. w tym roku miała szereg niepowodzeń i dopiero dokompletowanie osady kilkoma wioślarzami z ósemkami młodszych pozwoliło osadzie A. Z. S ustanowić, podczas dodatkowych eliminacji, nowy rekord na torze bydgoskim 5 m. 17¹/₅ sek, godnie zaprezentować polskie barwy na Olimpjadzie w Amsterdamie i zająć tam wśród jedenastu zgłoszonych osad, zaszczytne czwarte miejsce.

W końcu sezonu, na drugich regatach warszawwskich, osady A. Z. S. wykazały duży spadek formy i nieodpowiednie przygotowanie.

B. T. W. z pierwszego miejsca zajmowanago w tabeli w 1927 r. z powodu niepowodzeń na regatach związkowych, przeszło w tym roku na miejsce drugie. Doskonałą czwórkę tego Towarzystwa trzeba uważać za najlepszą w Polsce, a zdobycie przez nią trzeciej nagrody na Olimpjadzie było wielkim sukcesem sportu polskiego. Dokompletowana do czwórki ósemka, pomimo zdobycia Mistrzostwa Warszawy, nie przedstawia tej wartości co czwórka, a rok bieżący nie wykazał w B. T. W. dobrych osad kategorji nowicjuszy i młodszych.

Na trzeciem miejscu tabelki widzimy Klub Wiośl. z 1904 r. Poznań. Klub ten na tegorocznych regatach związkowych zdobył Mistrzostwa na czwórkach ze sternikiem i ósemkach oraz dwie drugie nagrody w biegach czwórek nowicjuszy i młodszych i mógł być uważany za kandydata na pierwsze miejsce w tabeli. Żałować należy, iż Poznań i w tym roku nie zorganizował szerzej pojętych regat międzyklubowych, a ograniczył się tylko do regat miejscowych, które punktacji nie podlegają i że osady klubu poznańskiego nie były obecne na dwukrotnych regatach w Warszawie.

W. T. W. z zajmowanego w roku ubiegłym miejsca trzeciego przesunęło się na miejsce czwarte.

Znaczną poprawę wykazał klub „Wisła", z ósmego miejsca przesunął się na piąte, zdążając niewielką różnicę punktów tuż za W. T. W.

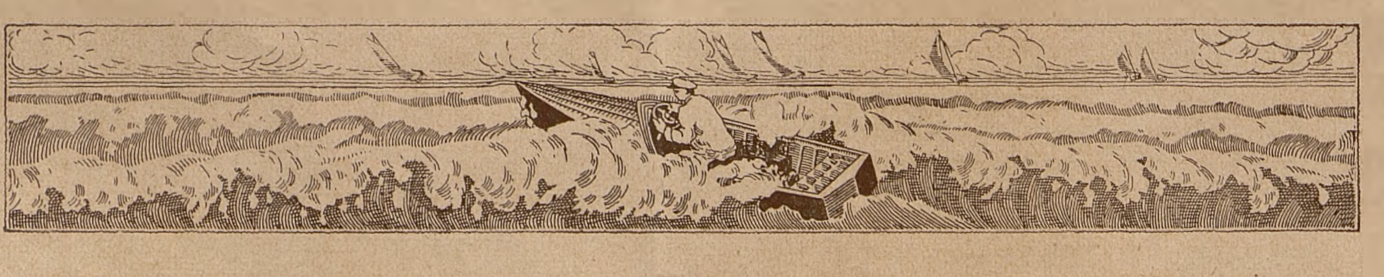
Na szóstem miejscu tabeli widzimy A. Z. S. Kraków, który oprócz kilkakrotnego Mistrzostwa na jedynkach, wystawił w roku bieżącym dobrą osadę na dwójce podwójnej. Osada ta, ze względu na doskonałe warunki fizyczne obu wioślarzy, winna w roku przyszłym odegrać znaczną rolę w swojej konkurencji.

Zaszczytne siódme miejsce w tabeli zajęło T-wo „Tryton" z Poznania, dzięki jednej tylko pozycji ale za to dosyć ważnej. „Tryton" zdobył na regatach związkowych Mistrzostwo czwórek bez sternika.

Znikł zupełnie z tegorocznej tabeli A. Z. S. Poznań, który w roku zeszłym zajmował czwarte miejsce. Natomiast mile trzeba powitać trzy kluby: „Gryf" z Bydgoszczy, Płock i Gdańsk, które po raz pierwszy ukazały się w tabeli.

Pozostałe kluby: Toruń i O. W. S. K. utrzymały się na zeszłorocznym poziomie.

E. Lenartowicz.



Szczegółowe zestawienie punktów za odniesione zwycięstwa.

REGATY	Kategorja biegu	Towarzystwa Wioślarskie: O. W. S. K. Kraków	A. Z. S. Kraków	K. W. z 04 Poznań	„Wisła" Warszawa	Kl. Wiośl. Gdańsk	A. Z. S. Warszawa	W. T. W.	B. T. W.	„Tryton" Poznań	Toruń	„Gryf" Bydgoszcz	Płock	Włocławek
Międzyklubowe O. W. S. K. Kraków d. 17.VI 28 r.	1. Jedynki młodszych	4												
	2. Czwórki młodszych	10												
	3. Dwójki podwójne		4½											
	4. Czworki półw.	3½												
	5. Czwórki			15										
	6. Czwórki półw.					7								
	7. Jedynki		6											
	8. Jedynki nowicjuszy		2											
	9. Ósemki				27									
I Międzyklubowe W. M. K. R Warszawa, 24.VI 28 r.	1. Ósemki młodszych						18							
	2. Dwójki podwójne							9						
	3. Czwórki								15					
	4. Jedynki nowicjuszy												4	
	5. Czwórki półw.						3½	7						
	6. Czwórka młodszych							10						
	7. Jedynki młodszych							4						
	8. Czwórki nowicjuszy						10							
	9. Jedynki		6											
	10. Czwórki półw. nowicj.													
	11. Ósemki				7		24				3			
Międzyklubowe B. T. W. Bydgoszcz 1.VII 28 r.	1. Czwórki								15					
	2. Czwórki nowicjuszy						10							
	3. Jedynki nowicjuszy										4			
	4. Czórki lekkie								10					
	5. Czwórki półw. nowicj.										7			
	6. Jedynki młodszych												4	
	7. Czwórki młodszych			10										
	8. Ósemki								27					
	9. Jedynki		6											
	10. Ósemki młydszych						18							
Związkowe i o Mistrzostwa Polski Bydgoszcz 8.VIII 28 r.	1. Ósemki nowicjuszy				36									
	2. Jedynki. Mistrz. Polski										14			
	3. Czwórki półw.											7		14
	4. 4-ki b. st. Mistrz. Polski									38				
	5. Czwórki półw. nowicj.				7							14		
	6. Ósemki młodszych						36							
	7. Jedynki nowicjuszy												8	
	8. Czwórki. Mistrz. Polski			34										
	9. Czwórki nowicjuszy			10			20							
	10. 2-ki podw. Misrz. Polski							21						
	11. Jedynki młodszych	8												
	12. Czwórki młodszych			10			20							
	13. Ósemki. Mistrz. Polski			61										
IX Olimpj. w Amsterd.	III m. w czwórkach ze st.								50					
II Międzyklubowe W. M. K. R. Warszawa, 9.IX 28 r.	1. Ósemki młodszych							18						
	2. Dwójki podwójne		9											
	3. Czwórki								15					
	4. Jedynki nowicjuszy						2						4	
	5. Czwórki półwyścigowe						7							
	6. Czwórki młodszych						10							
	7. Jedynki młodszych				2			4						
	8. Czwórki nowicjuszy							10						
	9. Jedynki		6											
	10. Czwórki półwyścigowe						7							
	11. Ósemki								27					

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Mistrzostwa Francji odbyły się na basenie olimpijskim w Argenteuil pod Paryżem.

Pogoda dopisała wspaniale. Udział osad bardzo duży. Niemniej było sensacyj. Z wyjątkiem odmłodzonej olimpijskiej ósemki R.C. Aix-les-Bains wszystkie inne osady zawiodły.

Jedynki. 1) Stock. — S. E, 7:48, 2) Vaucher R.C. Chalôn o 6 dł. Stock był już mistrzem Francji w roku 1923.

Dwójki podwójne. 1) Hansotte — Lancelot (os. mixte) 7:05, 2) Robineau — Caplani (olimpijczycy) o 2 długości.

Dwójki. 1) B-cia Vandernotte — (C.A. de Nantes) 7:43³/₅. 2) Pactat—Guelpa S.E. (olimpijczycy) daleko z tyłu.

Dwójki ze sternikiem. 1) C.N. de Paris — 8:03³/₅, 2) C.A. de Lyon o 3 dł. Olimpijczycy — finaliści B-cia Marcelle szli na 6 miejscu, biegu nie kończyli.

Czwórki bez sternika. 1) S. N. Marne 7:18, 2) S. Encouragement o 5 dł. tylko 2 zgłoszenia (!)

Czwórki ze sternikiem. 1) Mixte R. C. Paris — Marne 7:01, 2) Aviron Grenoblois o 2 dł.

Ósemki. 1) R.C. Aix-les-Bains 6:32, 2) C. N. Roued-Croisset o 1 dł.

Mistrzostwa Belgji odbyły się 9 września. Przy wietrznej pogodzie. Tor 2000 mtr.

Jedynki. 1) Mengé S.R.S.N. Bruges 7.55 olimijczyk Mottard czwarty.

Dwójki podwójne. 1) S.R.S.N. Bruges 7:34.

Dwójki. 1) Cercle des Regates de Bruxelles 8:20.

Czwórki ze sternikiem. 1) Royal Sport Nautique de Gand 7:30, 2) C. R. Bruxelles.

Czwórki bez sternika. S. R. S. N. Gand row-over

Ósemki. S.R.S.N. Liège 6:48.

CZECHY.

„Wpław przez Pragę". Bieg pływacki na dystansie 3½ km. od Wyszehradu do mostu Stefanika wygrał Antos C.P.K. w czasie 44:51.2 przed Kontkiem A.P.K. 47:07.2. W kategorji pań, pierwszą była Prażkowa C.P.K. 1:14.32. Bieg ten odbywa się począwszy od 1907 roku, rok rocznie i cieszy się wielką popularnością.

Arne Borg po uzyskaniu pozwolenia Związku wyjechał przez Leningrad i Władywostok do Japonji na tournée, które ma trwać ³/₄ roku startować będzie między innemi w Tokio na „Wschodniej Olimpjadzie".

Rademacher, który również był zaproszony na powyższe zawody początkowo zezwolenia Związku niemieckiego nie otrzymał. Motywowano, że tak długi czas tournée, jest sprzeczny z przepisami o amatorstwie. Widocznie jednak, „coś" się zmieniło bo pozwolenie w ostatniej chwili uzyskał.

W pogoni za rekordem odbywają się niezdrowe próby nic nie mające wspólnego ze sportem, polegające na pływaniu, aż do... omdlenia. Artur Rirro ustanowił rekord czasem 57:10, przewyższyła go jednak wytrwałością amerykanka Miss Huddleston, która osiągnęła 60 godz.

Mistrzostwa Słowiańskie odbędą się w roku przyszłym, jak wiadomo w Polsce. Terenem zawodów będzie pływalnia „Legji" w Warszawie. Termin zawodów oznaczono na 15—18 sierpnia 1929 roku.

CZAS OPŁACIĆ PRENUMERATĘ DO KOŃCA R. B.
Konto w P. K. O. 6013.



Grupa uczestników I zjazdu Zjednoczenia Wojskowych Klubów Wioślarskich.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, ¹/₂ strony zł. 155, ¹/₄ str. 80, ¹/₈ strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXEMBURGA, SENATORSKA 29.—TEL. 70-56.
Prenumerata roczna zł. 20. Kwartalna zł. 5.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

I L U S T R O W A N Y

TYGODNIK
SPORTOWY

„STADJON"

POŚWIĘCONY
WSZYSTKIM
DZIEDZINOM
S P O R T U

PRENUMERATA
ROCZNIE ZŁ. 24
KWARTAL. „ 6

R E D A K C J A
i ADMINISTRACJA

WARSZAWA
SENATORSKA 29

GALERJA
LUXEMBURGA

Drukarnia Piotr Pyz i S ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09